

**8a6e14489f914c54b**  
**8800c0fd3789da8**

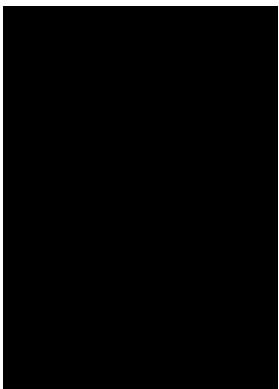
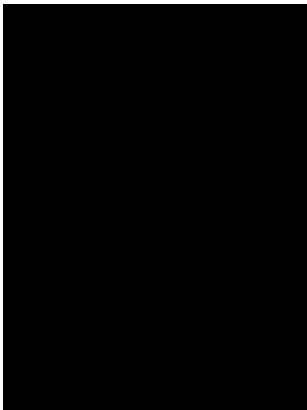
**NNNN NNN**

សុខ

នាយកដ្ឋានប៊ូលីហិរញ្ញវត្ថុ

ការពិនិត្យមេទំនួរ (City RTI)

ចែងក្នុងរយៈពេល 11





ក្បាស់

## แนวทางการด าเนินงานป้องกันอุบัติเหตุ

ทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)

เขตสุขภาพที่ 11

นางสาวณัฐพิมล ณ นคร

นายอนันต์ ดาเย็น

นางสาวกันตภัทร มิติไชยวัฒน์

นายสัญชา� ชาตรีทัพ\*

นายภูวนາถ ทีมะ\*

ส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

เทศบาลนครนครศรีธรรมราช\*

คู่มือการด าเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI) เขตสุขภาพที่ 11

ที่ปรึกษา

แพทย์หญิงศิริลักษณ์ ไทยเจริญ

ผู้อ านวยการส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

นางสาวพรทิพย์ ใจเพชร

หัวหน้ากลุ่มควบคุมโรคเขตเมือง

จดท ๑โดย

งานป้องกันการบาดเจ็บจากการทางถนน (Road Traffic Injury : RTI) กลุ่มควบคุมโรคเขตเมือง

สำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

เลขที่ 478/74 ถ.เทวบุรี ต.โพธิ์เสด็จ อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช 80000

โทรศัพท์ 075-356-549 โทรสาร 075-342-328

<https://ddc.moph.go.th/site/office/view/odpc11>

## **ค า น า**

แนวคิดการจัดการการนำเด็กจากอุบัติเหตุทางถนนในเมืองใหญ่ เข้ามา มีบทบาทส าคัญใน

การมุ่งจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เขตเมืองใหญ่หรือเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว  
สำคัญ

ซึ่งส่วนใหญ่อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่เขตเมืองใหญ่หรือเมืองที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว  
สำคัญ ส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่คนเดินทางกลับบ้านในวันหยุด ดังนั้น ในระดับองค์กร  
ปกครองส่วนท้องถิ่นจึงต้องเข้ามายื่นหน้าและเป็นผู้นำในการจัดการปัญหาการนำเด็กจาก  
จราจร

ทางถนนในพื้นที่รับผิดชอบมากขึ้น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเกี่ยวข้องโดยเป็นหน่วยงานที่รับ

การถ่ายโอนอ นาจากส่วนกลาง ในการจัดการระบบบริหารสาธารณูปโภคของประชาชน

ตาม พระราชบัญญัติ กำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

พ.ศ.2542 หมวด 2 คือ (2) จัดให้มีและบ ารุงรักษาทางบก ทางน้ำ 1 และทางระบายน้ำ 1 (26) การ

ขนส่งและวิศวกรรมราษฎร (30) การรักษาความสงบ การส่งเสริมและสนับสนุนป้องกันและรักษา

ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งตามระเบียบส านักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลด

อุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.2552 หมวด 4 ข้อ 22 ให้ท้องถิ่นที่มีปัญหาใช้เป็นหน่วยจัดการปัญหา การนำด้วยจากการจราจรทางถนนในระดับท้องถิ่น เพื่อให้เกิดการบูรณาการในการทำงาน และมี

เกิดประสิทธิภาพโดยมีระเบียบรองรับ

เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการด าเนินงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของเขตภาคใต้ ตอนบน มีเครื่องมือเพื่อใช้เป็นแนวทางในการด าเนินงานป้องกันการนำด้วยจากการจราจร ในเขต เมืองใหญ่ (City RTI) ในพื้นที่ที่ตนรับผิดชอบได้

คณะกรรมการหวังว่า คู่มือฉบับนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ปฏิบัติงาน โดยมุ่งหวังว่าผลลัพธ์จากการด าเนินงานจะก่อให้เกิดความปลอดภัยทางถนนแก่พี่น้องประชาชนทุกคนที่มีโอกาสใช้รถใช้ถนน

ໃນພື້ນທີ່ເຂດເມືອງໄຫລງໃນເຂດກາຄໃຕ້ຕອນບນອຍ່າງຍັ້ງຍືນໄດ້

ຄະນະຜູ້ຈັດທ 1

ສາຮນັງ

ໜ້າ

ຄ ານ 1

ສາຮນັງ

# การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)

1

## แนวทางการดำเนินงาน City RTI เขตสุขภาพที่ 11

6

1. การจัดตั้งคณะทำงานความปลอดภัยทางถนน/ศปด.อปท.

6

2. การจัดตั้งห้อง Situation room เพื่อจัดการระบบข้อมูล

6

3. การวิเคราะห์ผังการชนด้วย Collision Diagram

8

4. การสอบถามการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนเพื่อแก้ไขความเสี่ยง

11

5. การจัดทำพื้นที่ควบคุมพิเศษ Traffic Safety Zone

12

6. การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ

13

7. การติดตามประเมินผลโดยใช้ Dashboard กรมควบคุมโรค

14

การดำเนินงานควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ช่วงเทศกาลหรืองานประจำปีที่สักครู

15

▬ วันพระใหญ่ เทศกาลปีใหม่ เทศกาลงกรานต์ วันสารทเดือนสิง

ภาคผนวก

18

เอกสารอ้างอิง

21

P a g e | 1

## การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI)

อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นปัญหาส าคัญของประเทศไทย และเป็น 1 ใน 3 อันดับแรก  
ของปัญหาสาธารณสุขมาโดยตลอด จากการบูรณาการข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 3  
ฐาน (สาธารณสุข ตำรวจ และบริษัทกลางฯ) พบว่า คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน  
มาก ถึงปีละ 22,000-24,000 คน หรือ ชั่วโมงละ 3 คน และข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุขมี  
ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ป่วยนอก (OPD) ประมาณเกือบ 1 ล้านคนและนอนรักษาตัวในโรงพยาบาล  
(IPD) ประมาณ 2 แสนคนต่อปี มีผู้พิการถาวรปีละกว่า 7,000 คน คิดเป็นความสูญเสียทาง  
เศรษฐกิจกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี และความสูญเสียจะเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า ในช่วงเทศกาลปี  
ใหม่

และส่งผลกระทบต่อการขับขี่ด้วยความเร็วสูง ดีมแล้วขับ การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกัน ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย รวมถึงความเสี่ยงจากสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ไม่

### ปลอดภัยต่อการเกิดอุบัติเหตุ

รัฐบาลตระหนักดีว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นความสูญเสียชีวิตที่สูง คาดว่า จำนวนผู้เสียชีวิตและทรัพย์สิน ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี ที่สูง คาดว่า ของอุบัติเหตุ ทางถนนเป็นสิ่งที่ป้องกันและลดความสูญเสียลงได้ โดยได้ประกาศนโยบายด้านความปลอดภัยทาง

ถนน ไว้ในข้อ 5.4 “ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจร อันนำไปสู่การ บาดเจ็บ

และเสียชีวิตโดยความร่วมมือระหว่างฝ่ายต่างๆ ในการตรวจสอบเพื่อป้องกัน ภาระงานและ การ

ดูแลผู้บาดเจ็บ” ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมการดูแลผู้บาดเจ็บ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทาง ถนน”

พ.ศ. 2554 – 2563 (Decade of Action for Road Safety 2011 - 2020) ที่คณะกรรมการตระหนักรู้ ได้มีมติเห็นชอบยึดเป้าหมายและแนวทางการดูแลผู้บาดเจ็บ ตามแนวทางตามองค์การสหประชาชาติ เพื่อลด อัตรา

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงครึ่งหนึ่งในปี พ.ศ. 2563 ก็ตาม แต่กลับพบว่าปัญหา ก่อน ใหญ่ยังไงที่การจัดการระดับพื้นที่ ภาค ดังนั้น เพื่อให้บรรลุทศวรรษความปลอดภัยทางถนน

รัฐบาลจึงสนับสนุนให้เกิดกลไก ศูนย์ฯ นำการความปลอดภัยทางถนนระดับ จังหวัด (ศปจ.) ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนระดับอ ภาค (ศปอ.) และศูนย์ ปฏิบัติการความปลอดภัย

ทางถนนระดับท้องถิ่น (ศปอ.อปท.) โดยปรับปรุงระบบการใช้งบประมาณ ฯ หารือองค์กร ปกครอง

ส่วนท้องถิ่นเพื่อให้สามารถใช้งบประมาณและทรัพยากรส าหรับจัดการปัญหาอุบัติเหตุทาง

## ถนนใน

พื้นที่รับผิดชอบได้อย่างเต็มที่เพื่อการจัดการในระดับท้องถิ่นก็เป็นจุดค้นห์ดที่สำคัญใน

การจัดการปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องถึงปัจจัยทางสุขภาพของคนในชุมชน ในเรื่อง

พฤติกรรม สภาพแวดล้อมทั้งกายภาพและสังคม รวมถึงระบบต่างๆที่เกี่ยวข้องได้มากกว่ากลไกการ

มีศักยภาพในการแก้ไขปัญหาอย่างเดียว

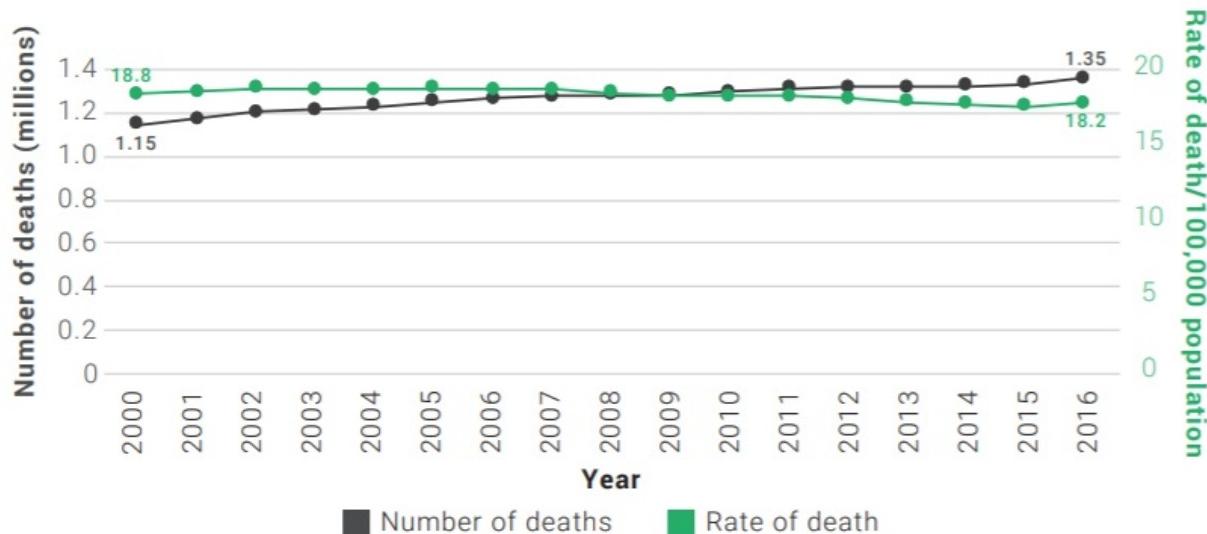
การป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในเมืองใหญ่(City RTI) ที่สำคัญความ

ร่วมมือจากหน่วยงานทุกระดับ เพื่อให้เกิดการบูรณาการจากทีมสหสาขา และการมีส่วนร่วมของ

หน่วยงานท้องถิ่นและชุมชนร่วมกันสร้างมาตรการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง และใช้เทคโนโลยีมา

ช่วยในการจัดการปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่

1. การจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยทางถนน/ศปด.อปท.
2. การจัดตั้งห้อง Situation room เพื่อจัดการระบบข้อมูล



3. การวิเคราะห์ผังการชนด้วย Collision Diagram
4. การสอบถามการบาดเจ็บจากจราจรทางถนนเพื่อแก้ไขความเสี่ยง
5. การจัดทำพื้นที่ความคุ้มพิเศษ Traffic Safety Zone
6. การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ
7. การติดตามประเมินผลโดยใช้ Dashboard กรมควบคุมโรค

เทศบาลนครและเทศบาลเมืองในพื้นที่ 7 จังหวัดภาคใต้ตอนบนในพื้นที่ของเขตสุขภาพที่ 11 มี

ทั้งหมด 19 แห่ง แบ่งเป็นเทศบาลนคร 4 แห่ง ได้แก่ เทศบาลนครศรีธรรมราช เทศบาลนคร

สุราษฎร์ธานี เทศบาลนครภูเก็ต เทศบาลนครเกาะสมุย และเทศบาลเมือง 15 แห่ง ได้แก่ เทศบาล

เมืองชุมพร เทศบาลเมืองหลังสวน เทศบาลเมืองระนอง เทศบาลเมืองบางริ้น เทศบาลเมืองท่าข้าม

เทศบาลเมืองบ้านนาสาร เทศบาลเมืองดอนสัก เทศบาลเมืองทุ่งสง เทศบาลเมืองปากพนัง เทศบาลเมือง

ปากพูน เทศบาลเมืองกระนี่ เทศบาลเมืองพังงา เทศบาลเมืองตะกั่วป่า เทศบาลเมืองป่าตอง และเทศบาล

เมืองกะทู้

รายงาน Global Status Report on Road Safety 2018 ขององค์กรอนามัยโลก (WHO) ระบุว่าอุบัติเหตุบนถนนได้คร่าชีวิตผู้คนทั่วโลก ราว 1.35 ล้านคนในปี 2559 เพิ่มขึ้นจากปีก่อน ๆ (ภาพ

ที่ 1) ขณะที่ความเสี่ยงของการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงกว่า เป็น 3 เท่า ในประเทศที่มีรายได้

ต่อ และมี

แนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะทวีปแอฟริกา มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงที่สุดในโลก

เนื่องจากหลายประเทศในแอฟริกาและอเมริกาใต้ (ภาพที่ 2) ยังไม่มีกฎหมายควบคุมความเร็วที่เพียงพอ

และปัจจุบัน อุบัติเหตุจากการชนรถ ก าลังเป็นสาเหตุการเสียชีวิตมากที่สุดในกลุ่มเด็กและคนวัยหุ่นสาว ที่มี

อายุตั้งแต่ 5-29 ปี (ภาพที่ 3)

ภาพที่ 1 Number and rate of road traffic death per 100,000 population: 2000–2016













P a g e | 3

ภาพที่ 2 อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนหัวใจ ปี 2556 และ 2559

30

.1

.6

6

6

2

2

ns 25

n1

.8

.70

z3

.9

9

2

.3

.2

7

1

8

8

20

.9

.9

.6

1

18

18

1

1

**ນມ**

5

6

**ສ**

1

5

1

1

॥ 15

.401

.39

10

ຍໍ້ວິທຕ່ອສາເ 5ອ້ຕຮ

0

Africa

America

Eastern

Europe

South-East Westen Pacific

World

Mediterranean

Asia

2556

2559

ภาพที่ 3 กลุ่มอายุที่เสียชีวิตจากจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลก ปี 2556

**2500**

**2011**

**2000**

**1757**

**1427**

**1500**

**1395**

**1401**

**1361**

**1336**

**1285**

**nēn**

**1069**

**~ 1000**

**861**

**689**

**548**

**457**

**502**

**500**

**368**

**174**

**188**

**68**

**85**

**13**

**3**

**0**

**0-4**

**5-9**

**100**

**10-14**

**15-19**

**20-24**

**25-29**

**30-34**

**35-39**

**40-44**

**45-49**

**50-54**

**55-59**

**60-64**

**65-69**

**70-74**

**75-79**

**80-84**

**85-89**

**90-94**

**95-99**

ส่วนภูมิภาคເອເຊີຍຕະວັນອອກເນື່ອງໄຕ ເປັນภຸມົກຄອນດັບ 2 ຮອງຈາກແອຟຣິກາທີ່ມີຜູ້ເສີຍຫົວົວ  
ຈາກອຸປະດິເຫດຸນທ້ອງດັນນຳກຳທີ່ສຸດ ຕາມມາດ້ວຍເມດີເຕອຮົຣເນື່ອນຕະວັນອອກ ດນທຳໄລກເສີຍຫົວົວ  
ຈາກ  
ອຸປະດິເຫດຸນທ້ອງດັນນຳ ມາກກວ່າເສີຍຫົວົວຈາກເອໂຂວີ/ເອດສ ວັນໂຮຄ ພຶ້ອອາກາຣທ້ອງຮ່ວງ  
ໂດຍອົງຄົກຮອນມັຍໄລກ ເພຍໄທຍຄຮອງແໜມປີເສີຍຫົວົວ ຈາກອຸປະດິເຫດຸຈາກຮົດຈັກຮຍາຍນົດ  
ສູງສຸດເປັນອັນດັບ 1 ຂອງໄລກ ນັກວິຊາກາຣຄວາມປລອດກັຍທາງດັນນະບູວ່າ ພາກຈະລົດກາຣເສີຍຫົວົວ  
ໄດ້

ຮົດຈັກຮຍາຍນົດທຸກຄົນ ຈະຕ້ອງຕິດຕັ້ງຮະບນເບຣກ ABS ຈະຊ່ວຍລົດຈານວນຜູ້ເສີຍຫົວົວໄດ້ 6,000-  
9,000 ດົນ ຂະນະເດືອກັນປະເທດໄທຍມີປັບປຸງຮົດຈັກຮຍາຍນົດທີ່ເພີ່ມຂຶ້ນຈາກ 19 ລ້ານ  
ຄົນ ເປັນ 20

Page | 4

ລ້ານຄົນ ທາໃຫ້ຜູ້ແທນອົງຄົກຮອນມັຍໄລກ ກາຊັບປະເທດໄທຍຄຮັມຸງແນ້ນໃຫ້ຄວາມສາດັ່ງກັບກາຣ  
ດູແລ  
ກາກັນເຢາວັນ ແລະຮົດຈັກຮຍາຍນົດມາກື້ນ ເພຣະມີຜູ້ທີ່ຮົດທີ່ໄມ້ມີໃບອຸ່ນຖາມກຳລົງ 10 ລ້ານຄົນ  
ຂະນະທີ່ກາພຽມຜູ້ເສີຍຫົວົວຈາກອຸປະດິເຫດຸນທ້ອງດັນນຳໄທຍ ພຍັບລົງມາເປັນອັນດັບ 9 ໂດຍມີ  
ຜູ້ເສີຍຫົວົວ 22,491 ດົນ ລດລົງຈາກເດີມ 2,000 ດົນ ນັບວ່າເປັນສັງລູງາວທີ່ດີ ເພຣະເມື່ອ 3 ປີທີ່ຜ່ານ  
ມາ ໄທຍມີຜູ້ເສີຍຫົວົວປີລະ 24,326 ດົນ ສູງເປັນອັນດັບ 2 ຂອງໄລກເລຍທີ່ເດືອກ  
ກະທຽວສາຫະລຸ່ມ ໂດຍກຽມຄວບຄຸມໂຮຄເລັງເຫັນຄວາມສາດັ່ງໃນກາຣຈັດກາຣປັບປຸງທາກາຣ  
ນາດເຈັບຈາກຈາກຈາກທາງດັນນຳ ໄດ້ຈັດພິທີລົງນາມບັນທຶກຂ້ອຕກລົງຄວາມຮ່ວມມືອ (MOU) ຮ່ວມກັນ  
ເທສນາລັນດຽບ/ເທສນາລເມືອງ “7 ເມືອງໃຫຍ່ຮ່ວມໃຈ ລດກັຍທາງດັນນຳ” ໃນວັນທີ 9 ມິຖຸນາຍນ 2559  
ດະ ກຽມຄວບຄຸມໂຮຄ

การท างานของภาคราชการและองค์กรต่างๆ จึงต้องด านินการจัดการปัญหาให้ถึงระดับชุมชนให้ได้ ยกตัวอย่างจังหวัดนครศรีธรรมราชเป็นเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการบ้าดเจ็บและเสียชีวิต

จากอุบัติเหตุทางถนนในระดับต้นๆ ของภาคใต้ โดยเมื่อท าการวิเคราะห์ข้อมูลในระดับพื้นที่ พบว่า

อาเภอเมืองนครศรีธรรมราชมีการสถิติผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตสูงสุดเมื่อเทียบกับอาเภออื่นๆ ภายใน

จังหวัด เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลถึงระดับชุมชน/ตำบล พบว่า พื้นที่เขตเทศบาลนครศรีธรรมราช มี

สถิติสูงที่สุด

เทศบาลนครศรีธรรมราช จัดว่าเป็นองค์กรในเขตเมืองใหญ่ระดับพื้นที่ที่ประสบ

ความสนใจในการบริหารจัดการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนชั้นทางส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่

11 จังหวัดนครศรีธรรมราชได้น ามาใช้เป็นต้นแบบเพื่อจัดทำแนวทางการด านนิงานป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเขตเมืองใหญ่ (City RTI) เขตสุขภาพที่ 11 เพื่อเป็นการถ่ายทอดแนวทางการ

ด านนิงานเพื่อเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานภาครัฐและเครือข่ายอื่นๆ ที่ด านนิงานด้านการป้องกันอุบัติเหตุ

ทางถนนสามารถนำไปใช้ด านนิงานในพื้นที่ได้แบบมีทิศทาง จากสถานการณ์การเสียชีวิตและการ

บาดเจ็บจากการจราจรทางถนนในพื้นที่เทศบาลนครศรีธรรมราช จากข้อมูลการบูรณาการ 3

ฐาน(ข้อมูลต ารวจ โรงพยาบาลและบริษัทกลางประกันภัยฯ) ของส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่

11 จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่าในปี พ.ศ.2558 มีผู้เสียชีวิตจำนวน 44 ราย คิดเป็นอัตราตายเท่ากับ 40.46 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ผู้บาดเจ็บจำนวน 147 ราย คิดเป็นอัตราการ

นาดเจ็บเท่ากับ 135.65 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน หรือหากพิจารณาการเสียชีวิตเฉลี่ยตามพื้นที่

เท่ากับ 1.95 คน : 1 ตารางกิโลเมตร ซึ่งจัดเป็นพื้นที่เสี่ยงสูงต่อการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนของประชาชน ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดเหตุการณ์นาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจร

ทางถนนในเขตเทศบาลนครศรีธรรมราช ได้แก่ พฤติกรรมการขับรถเร็ว ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมเสี่ยงไม่สวมหมวกนิรภัย/คาดเข็มขัด สภาพถนน ช่องทางจราจร ความหนาแน่น

ของการจราจรในบางช่วงเวลา มีมาก และที่สำคัญคือ ขาดการบูรณาการข้อมูลบูรณาการงานจาก

ทุกภาคส่วน และการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม นอกจากรางวัลที่มีปัจจัยเอื้อ คือ มีพื้นที่

ทั้งหมด 22.56 ตารางกิโลเมตร ดูแลพื้นที่ 5 ตำบล ได้แก่ ตำบลในเมือง ท่าวัง คลัง โพธิ์เสด็จ

และนาเดียน มีเส้นทางหลักมี 3 สาย คือ ถนนราษฎร เหนิน ถนนพัฒนาการคุขวาง และถนนกะโรม ซึ่งมีจุดตัด จุดแยกของถนนมีจำนวนมาก เนื่องจากมีถนนถึง 156 สาย รวมความยาวได้ถึง 181.27 กิโลเมตร มีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ เช่น วัด ศาสนสถานอื่นๆ โบราณสถาน ย่านการค้า ห้างสรรพสินค้า มีสถานศึกษาทั้งสังกัดภาครัฐ เทศบาล และการศึกษาภาคเอกชน ทุก









P a g e | 5

ระดับ จำนวน 38 สถานศึกษา ท าให้มีการเคลื่อนย้ายของประชากรทั้งเพื่อการสัญจร ท่องเที่ยว

ประกอบอาชีพ และการศึกษา จำนวนมากท าให้มีการใช้รถใช้ถนนจำนวนมาก โดยมีค่าเฉลี่ยการใช้

รถใช้ถนน จำนวน 1,000 คันต่อชั่วโมง และมีค่าเฉลี่ยการใช้รถใช้ถนนสูงถึง 1,600 คันต่อชั่วโมง

ในช่วงเวลาเร่งด่วน(เวลา 06.30-09.30 น. และ 16.00-18.00 น.)

การเดินทางแก่ไขปัญหาการบานดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจรทางถนนของพื้นที่เมืองใหญ่ : เทศบาลนครศรีธรรมราช ฯ เป็นต้องออกแบบน าเนินการที่มุ่งสู่การบริหารจัดการ

โดย

กลไกคณะกรรมการระดับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานภาคีเครือข่ายที่  
เกี่ยวข้อง เพื่อ

สนับสนุนให้เกิดปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัย 2 ประการ คือ การจัดการถนน สิ่งแวดล้อมที่  
ปลอดภัย และ พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ปัจจุบันการรวมรวมข้อมูลด้านการ  
badเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กระจายอยู่ในระบบฐานข้อมูล จำนวน 3 ฐาน คือ  
ข้อมูลของตราราช มีรายงานเฉพาะกรณีที่เป็นคดีความ ข้อมูลของบริษัทกลางคุ้มครอง  
ผู้ประสบภัยจากรถ มีรายงานเฉพาะกรณีที่เรียกร้องสินไหมทดแทน เงินชดเชยค่าเสียเวลาจาก  
บริษัทประกันภัย และข้อมูลจากโรงพยาบาล มีเฉพาะกรณีที่ผู้บาดเจ็บเข้ารับการรักษาใน  
โรงพยาบาล มีการบูรณาการข้อมูลการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน เพื่อสนับสนุนปฏิบัติ  
การ

ในพื้นที่เมืองใหญ่ : เทศบาลนครศรีธรรมราช



สำนักงานคณะกรรมการต่อรัฐธรรมนูญ

ที่ ๗๗๖/๒๕๖๘

เรื่อง ผลลัพธ์ของการดำเนินการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนครบวงจรตามโครงการฯ

-----

ตามที่ได้ประกาศในพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการดำเนินการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนครบวงจรตามโครงการฯ และผลลัพธ์ของการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนครบวงจรตามโครงการฯ โดยมีเป้าหมายเพื่อกำหนดเงื่อนไขที่ดีและอยุติธรรมของมนต์มีความต่อเนื่องและเป็นปุรposes ให้กับผู้ใช้ทางและผู้เดินทาง บุคลากรที่มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้เดินทางที่ต้อง

เพื่อได้การดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย บรรดุลักษณะของ จังหวัดที่ต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- a. ทดสอบบุคลากรที่เข้ามาและวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นจากระบบ CCTV โดยใช้ รูปแบบการวิเคราะห์แบบ Collision Diagram ประกอบด้วย
  ๑. นางอุรุภาณ พิชิต หัวหน้าศูนย์ ICT ประธานกรรมการ
  ๒. นางสาวน้ำทึ่งศุภนันท์ ICT ผู้ช่วย กรรมการ
  ๓. นายอุดมยุทธ หมุนวงศ์ นักจัดการงานที่ดินชำนาญการ กรรมการ
  ๔. นางสาวสุกัญญา ชาติพิพัฒ์ หัวหน้าฝ่ายกิจกรรมสนับสนุน กรรมการและเลขานุการ
- b. ทดสอบบุคลากรที่เข้ามายังสถานที่ที่ไม่ได้มาจาก กระบวนการและไม่ทราบที่เดื่องเดิน นำไปสู่การสอบถามต่อไปที่จะได้รับการต้อนรับโดยผู้เดินทาง ที่เดื่องเดิน ประกอบด้วย
  ๑. รองผู้อำนวยการส่วนราชการ ลงนาม หรือผู้แทน ประธานกรรมการ
  ๒. ผู้อำนวยการส่วนราชการ ลงนาม หรือผู้แทน กรรมการ
  ๓. ผู้อำนวยการส่วนราชการ ลงนาม หรือผู้แทน กรรมการ
  ๔. ผู้อำนวยการส่วนราชการ ลงนาม หรือผู้แทน กรรมการ
  ๕. นางสาวน้ำทึ่งศุภนันท์ หัวหน้าศูนย์ ICT ผู้ช่วย กรรมการ
  ๖. นางสาวอุษรา ลักษณ์พิชานุกูล หัวหน้าฝ่ายกิจกรรมสนับสนุน กรรมการ
  ๗. นางสาวสุกัญญา ชาติพิพัฒ์ หัวหน้าฝ่ายกิจกรรมสนับสนุน กรรมการและเลขานุการ



คำสั่งคณะกรรมการกิจกรรมการ

ที่ ๑๙๖/๒๕๖๘

เรื่อง จัดทำบันทึกไว้ใช้การความไม่สงบทางการเมืองของประเทศกิจกรรมการ  
และให้กิจกรรมการดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การความไม่สงบทางการเมืองของประเทศกิจกรรมการ

.....

ดังนี้ คณะกรรมการกิจกรรมการ ได้ร่วม ดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การความไม่สงบทางการ (สป.) ให้กิจกรรม  
การเมืองของประเทศกิจกรรมการดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การความไม่สงบทางการเมืองของประเทศกิจกรรมการ  
ด้านนักการเมืองและกลุ่มตัวแทนให้มีความต่อเนื่องและเป็นรูปธรรมแทนนโยบายของรัฐบาล  
ซึ่งทางรัฐบาลได้มีมติให้กิจกรรมการเมืองและการศึกษาต่อไป เมื่อวันที่ ๒๖ มิถุนายน ๒๕๖๘ โดยมีป้าภรณ์และ  
นิตยาภรณ์มีชีวิตอยู่ด้วยกันเพื่อการเมืองและการศึกษาต่อไป และสร้างไว้ในรูปแบบความเข้มข้นของกิจกรรมนี้ให้เกิดขึ้น  
ในประเทศไทย สำหรับการดำเนินการเป็นหัวหน้าและกลุ่มตัวแทนของประเทศกิจกรรมการ ประชุมที่ ๒๖๖๘ ดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การความ  
ไม่สงบทางการ ให้กิจกรรมประดิษฐ์เดินทางเข้าร่วมในการแข่งขัน กิจกรรมนี้ที่จัดขึ้น กรรมการที่ได้รับความไว้  
บันทึกของประเทศกิจกรรมการที่มีบันทึกไว้

จัดทำบันทึกไว้ใช้การ ด้านนักการเมืองและกลุ่มตัวแทนของประเทศกิจกรรมการ  
ดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การของกิจกรรมการดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การของกิจกรรมการ  
และกิจกรรมการ ตามที่รัฐบาลได้มีมติให้กิจกรรมการดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การของกิจกรรมการ  
และกิจกรรมการ ตามที่รัฐบาลได้มีมติให้กิจกรรมการดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การของกิจกรรมการ  
และกิจกรรมการ ให้กิจกรรมการดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การของกิจกรรมการ ดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การของกิจกรรมการ  
(สป.) ตามที่ ๒๖ แห่งรัฐบัญญัตินักการเมืองและกลุ่มตัวแทนของประเทศกิจกรรมการ ว่าด้วยการป้องกันและลดความเสี่ยง  
ของกิจกรรมการ

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายรัฐบาล และการดำเนินการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย  
จึงจัดทำบันทึกไว้ใช้การความไม่สงบทางการ และกิจกรรมการดูแลจัดทำบันทึกไว้ใช้การของกิจกรรมการ  
และกิจกรรมการที่ได้รับมอบหมาย

๔. คณะกรรมการ ปลัดกิจกรรมการ

๔.๑ นายพงษ์พันธุ์ พลอากาศเอก อดีตนายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
๔.๒ รองผู้อำนวยการด้านความมั่นคงภายใน สำนักนายกรัฐมนตรี	รองผู้อำนวยการด้านความมั่นคงภายใน
๔.๓ ผู้อำนวยการด้านความมั่นคงภายใน สำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
๔.๔ ผู้อำนวยการด้านความมั่นคงภายใน สำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
๔.๕ รองผู้อำนวยการด้านความมั่นคงภายใน สำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
๔.๖ รองผู้อำนวยการด้านความมั่นคงภายใน สำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
๔.๗ รองผู้อำนวยการด้านความมั่นคงภายใน สำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
๔.๘ ผู้อำนวยการด้านความมั่นคงภายใน สำนักนายกรัฐมนตรี	กรรมการ
๔.๙ นางสาวอรอนงค์ พูลวรลักษณ์ ปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๔.๑๐ นายวิษิษฐ์ ไพบูลย์ รองปลัดกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ

Page | 6

## แนวทางการด านเนินงาน City RTI เขตสุขภาพที่ 11

### 1. การจัดตั้งคณะฯ งานความปลอดภัยทางถนน/ศปด.อปน.

ในนามคณะฯ งานความปลอดภัยทางถนนเทศบาลและแต่งตั้งคณะอนุกรรมการ

ด านเนินการศูนย์ความปลอดภัยทางถนนเทศบาล

## **2. การจัดตั้งห้อง CCTV room เพื่อจัดการระบบข้อมูล**

การจัดตั้งศูนย์ CCTV มีเจ้าหน้าที่ประจำการหมุนเวียนดูงานตลอด 24

ชั่วโมง มีหน้าที่เฝ้าระวังเหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนและบันทึกคลิปการชนใส่ใน Folder แยกแต่ละสีแยก สามแยก หรือตราชอยที่มีการติดตั้งกล้อง CCTV

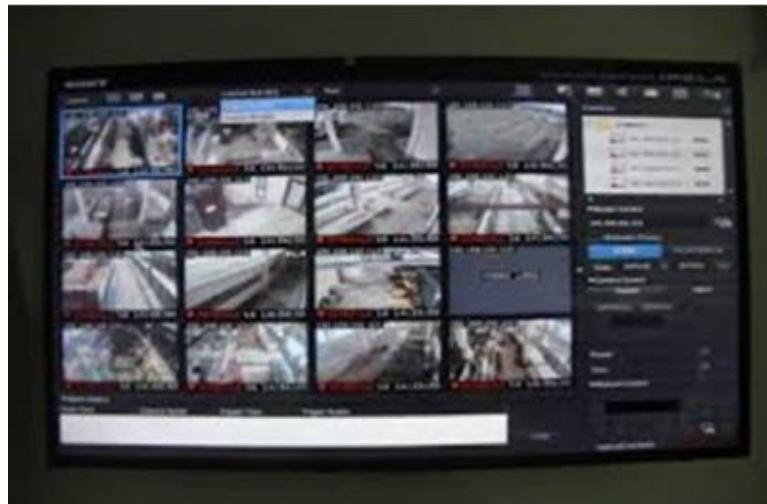
### **2.1 ขั้นตอนการรวมรวมข้อมูล**

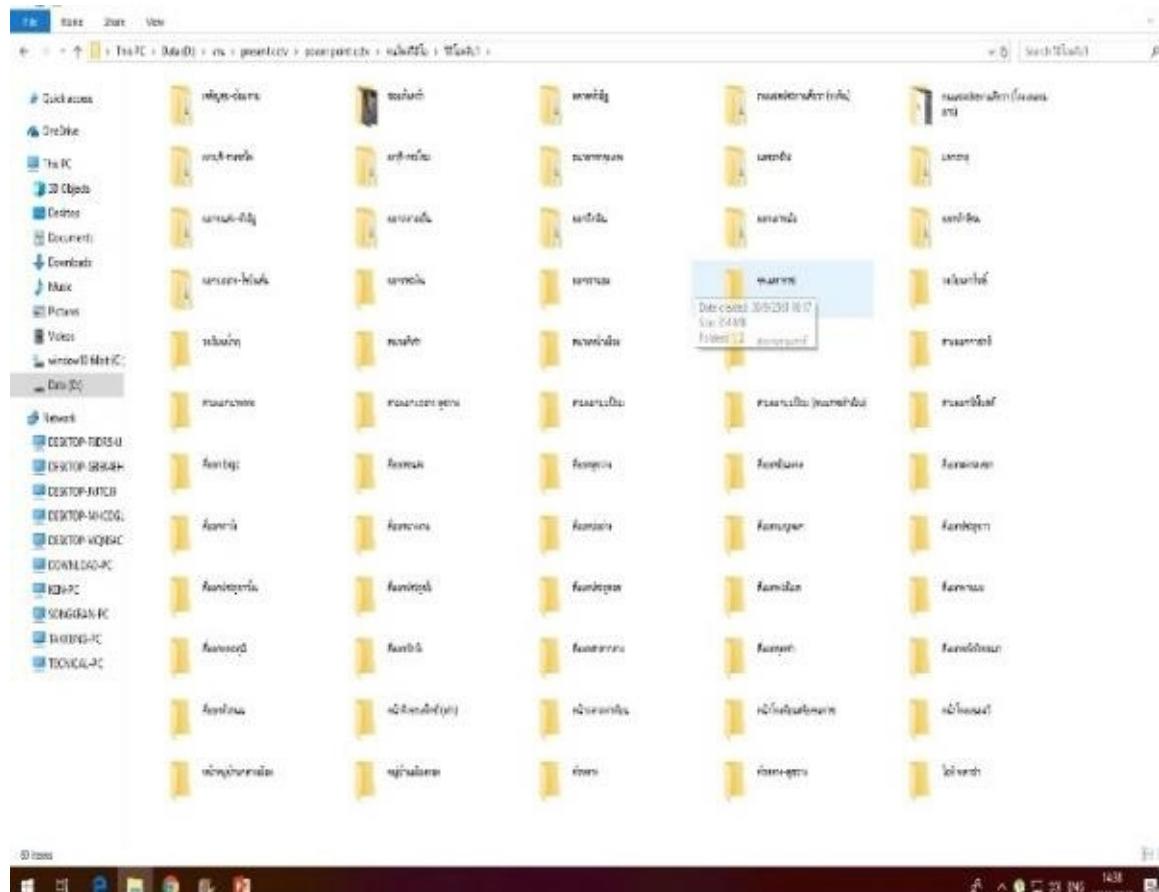
2.1.1 รวมรวมข้อมูลการบาดเจ็บและเสียชีวิต จากแหล่งข้อมูลทุกดิจิทัล จำนวน 3 ฐาน

คือ โรงพยาบาลราษฎร์ธรรมราช โรงพยาบาลเทศบาลนครศรีธรรมราช สถานี  
ต ารวจภูธรเมืองนครศรีธรรมราช และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ในการบริหาร  
จัดการข้อมูล ความลึกของการจัดเก็บรวบรวม ตรวจสอบข้อมูลทุกวันสื้นเดือน และด าเนินการ  
วิเคราะห์ทุก 3 เดือน(รายไตรมาส) พร้อมส่งต่อข้อมูลไปยังผู้บริหารของแต่หน่วยงานร่วมบูรณา

1

การจัดเก็บเป็นชุดข้อมูลเดียวกัน





Page | 7

2.1.2 รวมรวมข้อมูลเชิงประจักษ์ด้านปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุ ได้แก่ ภาพเหตุการณ์ชน และพฤติกรรมจากกล้องวงจรปิด (CCTV) จากศูนย์ CCTV เทศบาลนครศรีธรรมราช ร่วมกับการดูภาพถนนในลักษณะพาโนรามาจาก Google Street view ประกอบด้วย

## 2.2 ขั้นตอนการตรวจสอบและวิเคราะห์ข้อมูล

2.2.1 ข้อมูลจากข้อ 3.1.1 โดยการนับ การสังเกต และใช้โปรแกรมส าร์เจปทาง คอมพิวเตอร์เปรียบเทียบเชิงเนื้อหา ได้แก่ เลขบัตรประชาชน ชื่อ สกุล อายุ เพศ สถานที่อาศัย จุดเกิดเหตุ เพื่อลดความซ้ำซ้อนและลดความแตกต่างของข้อมูล และวิเคราะห์ตามบุคคล เวลา สถานที่

2.2.2 ข้อมูลจากข้อ 3.1.2 มาจัดท าผังการชน(Collision Diagram) วิเคราะห์ลักษณะ ปัจจัยสาเหตุของการเหตุการณ์ในขณะก่อนชน ขณะชน และหลังการชน ทั้งในประเด็น พิจารณา

สาเหตุเกี่ยวกับคน รถ ถนน และสิ่งแวดล้อม วันเวลา สถานที่

## 2.3 นำเสนอข้อมูลรูปแบบเอกสาร ภาพเหตุการณ์จริง

ผลการวิเคราะห์แบบแผนของปัญหา ตั้งสมมติฐานและข้อสังเกตให้แก่คณะกรรมการ จัดระบบราชการทางบกเทศบาลนครศรีธรรมราช และคณะกรรมการศูนย์ความปลอดภัย ทาง

ถนนเทศบาลนครศรีธรรมราช เพื่อประกอบการตัดสินใจในการก าหนดจุดเสี่ยง พื้นที่เสี่ยง

เข้าใจลักษณะการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละเหตุการณ์ อันน าไปสู่การวางแผน การเลือกวิธีการแก้ปัญหา

การออกแบบทางวิศวกรรมและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการแก้ไขจุดเสี่ยง

## 2.4. ร่วมวางแผนและติดตามการด านเนินงาน

โดยการ นำข้อมูลมา นำเสนอ และวิเคราะห์ปัญหา ทางแก้ไขร่วมกัน โดยมีการกำหนดเวลาที่ต้องดำเนินการและผู้รับผิดชอบชัดเจน

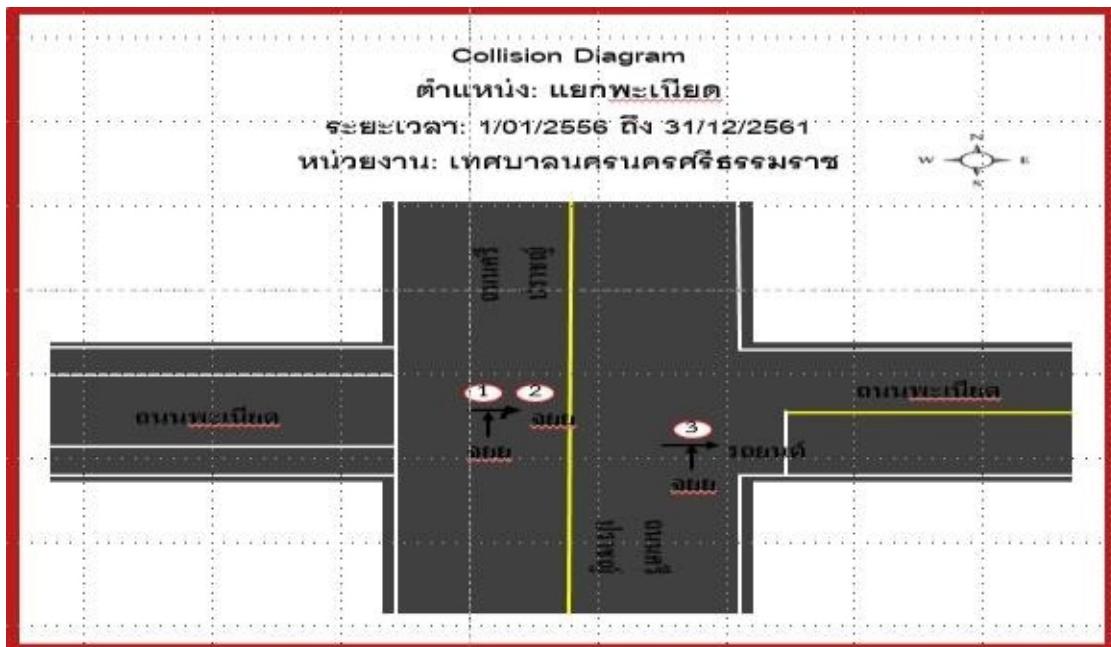
## 2.5. เฝ้าระวังสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตหลังการด้านการแก้ไขจุดเสี่ยง ที่เกิด

อุบัติเหตุในพื้นที่เพื่อประเมินผลการแก้ไข

## 2.6. พัฒนาระบบการแจ้งเตือนประชาชน

โดยบูรณาการร่วมกับกิจกรรมต่างๆ ในพื้นที่ เช่น การตลาดปูนซีเมนต์ตามตัวแทนต่างๆ ในพื้นที่เทศบาลนครศรีธรรมราช โดยการนำเสนอผ่านจอ LED บริเวณสี่แยกไฟแดง

จุดสำคัญ ตลาดถนนคนเดินหน้าวัดพระมหาธาตุ และตลาดริมน้ำ เมืองลิกอร์ ทุกวันศุกร์ สุดท้าย



Collision Diagram																	
สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	วันที่: 1/1/2557 ถึง 31/12/2558																
รายงานความเห็นชอบการดำเนินการ																	
<table border="1"> <tr> <td></td> <td>รถ</td> <td></td> <td>คนเดินทาง</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ชนท้าย</td> <td></td> <td>เฉียบชน</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ชนมุน</td> <td></td> <td>เสียหลัก</td> </tr> <tr> <td></td> <td>ชนประสานฯ</td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			รถ		คนเดินทาง		ชนท้าย		เฉียบชน		ชนมุน		เสียหลัก		ชนประสานฯ		
	รถ		คนเดินทาง														
	ชนท้าย		เฉียบชน														
	ชนมุน		เสียหลัก														
	ชนประสานฯ																
รายการ	วันที่	เวลา	สถานที่	ประเภท	ผู้เดินทาง	จำนวน											
1	31/12/2558	22:00	ถนนสุขุมวิท	ชนท้าย	1. คนเดินทาง	1											
2	31/12/2558	22:42	ถนนสุขุมวิท	ชนท้าย	1. คนเดินทาง	1											
3	30/12/2557	18:00	ถนนสุขุมวิท	ชนท้าย	1. คนเดินทาง	1											
4	1/1/2557	22:12	ถนนสุขุมวิท	ชนท้าย	1. คนเดินทาง	1											
5	30/12/2557	22:39	ถนนสุขุมวิท	ชนท้าย	1. คนเดินทาง	1											
6																	
7																	
8																	
9																	
10																	

หมายเหตุ: กรณีข้อมูลใดๆ ที่ต้องการเพิ่มเติม กรุณาแนบมาด้วย

## ลักษณะการชน



ความรุนแรง	สภาพอากาศ	สภาพผิวทาง	การมองเห็น
1. ไม่ Barton เจ็บ	1. ปกติ	1. แห้ง	1. กลางวัน
2.  Barton เจ็บ	2. ฝน	2. เปียก	2. กลางคืน/มีไฟถนน
3. เสียชีวิต			3. กลางคืน/ไม่มีไฟถนน

Page | 8

ของเดือน ให้แก่ประชาชนที่มาเดินจับจ่ายในตลาด และให้ต าราจารน าไป นำเสนอในสถานศึกษาที่เป็นกลุ่มเสียงสำคัญ เป็นต้น

## 2.7. ลดดูบทเรียน เพื่อจัดทำองค์ความรู้

แนวทางที่เป็นข้อค้นพบใหม่ต่อการพัฒนาฐานรูปแบบการด านินต่อไป

### 3. การวิเคราะห์ผังการชนด้วย Collision Diagram

Collision Diagram หรือการวิเคราะห์ผังการชน เป็นเครื่องมือที่ใช้บันทึกและแสดงอุบัติเหตุในพื้นที่ได้พื้นที่หนึ่ง ท าให้เราทราบถึงจำนวนและรูปแบบของอุบัติเหตุที่เราสนใจโดยข้อมูล

ได้จากการพิจารณาจากคลิป CCTV ร่วมกับการลงพื้นที่สอบถามเหตุการณ์ วัตถุประสงค์ของ

Collision Diagram เพื่อวิเคราะห์และหาแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต เพื่อป้องกันการเกิดช้ำ

เช่น การปรับปรุงสภาพถนน การเพิ่มแสงสว่าง การปรับเพิ่มวินาทีของไฟเหลืองจาก 3 วินาที เป็น 5 วินาที การจัดการป้ายโฆษณาหรือต้นไม้ ที่บดบังที่ศูนย์อ่อนจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เป็น

ต้น

ขั้นตอนการท า Collision Diagram ของเทศบาลนครศรีธรรมราช

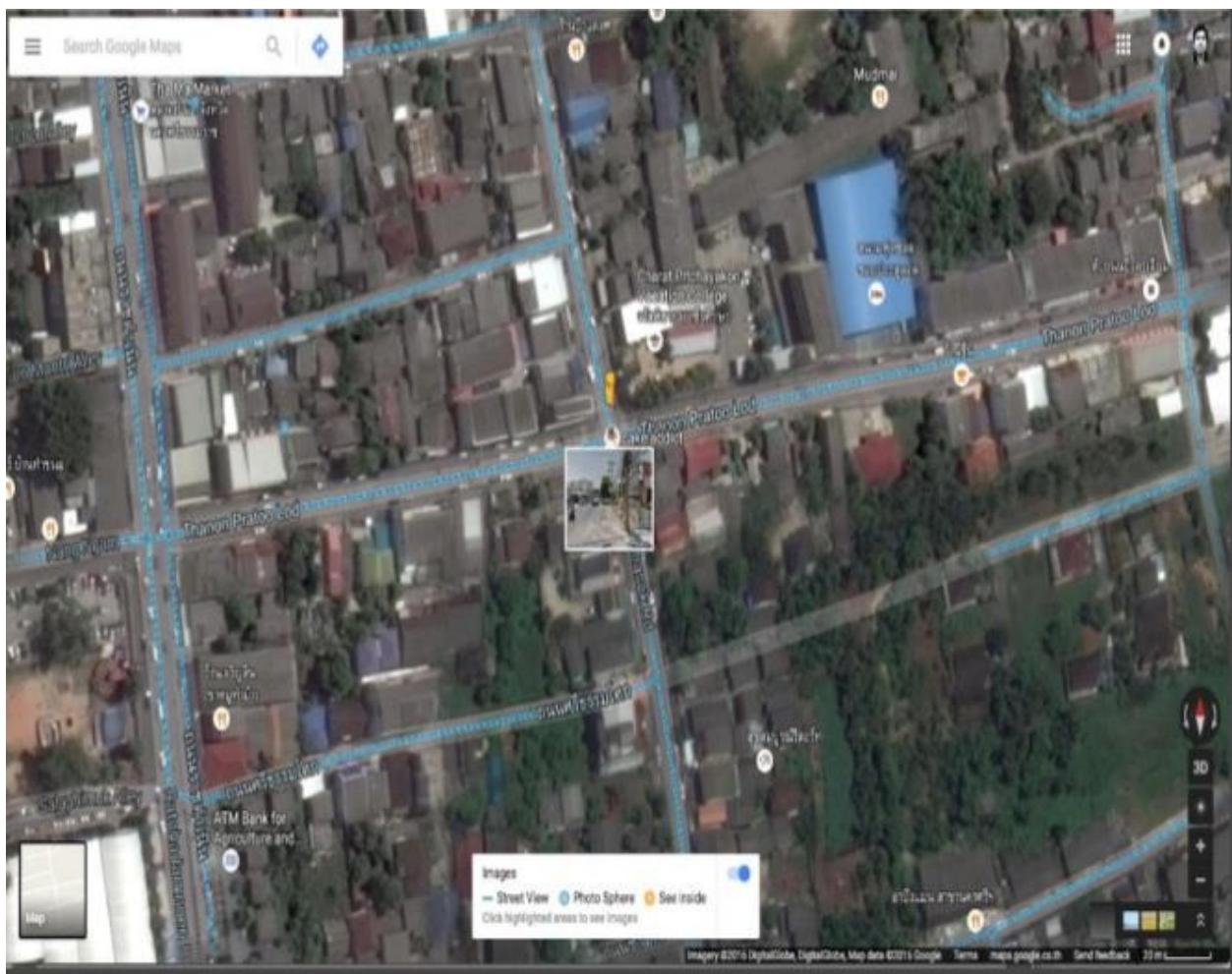
- 1) เก็บรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้จากการล่อง CCTV แยกตามบริเวณจุดที่เกิดเหตุ
- 2) นำข้อมูลอุบัติเหตุที่ได้จากการจัดเก็บข้อมูลมาดาวน์โหลดเป็นรูปแบบการเกิดอุบัติเหตุ  
(Collision Diagram)
- 3) นำข้อมูลที่ได้จากการจัดทำ Collision Diagram มาบันทึกข้อมูลลงในตารางเพื่อทำการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุ

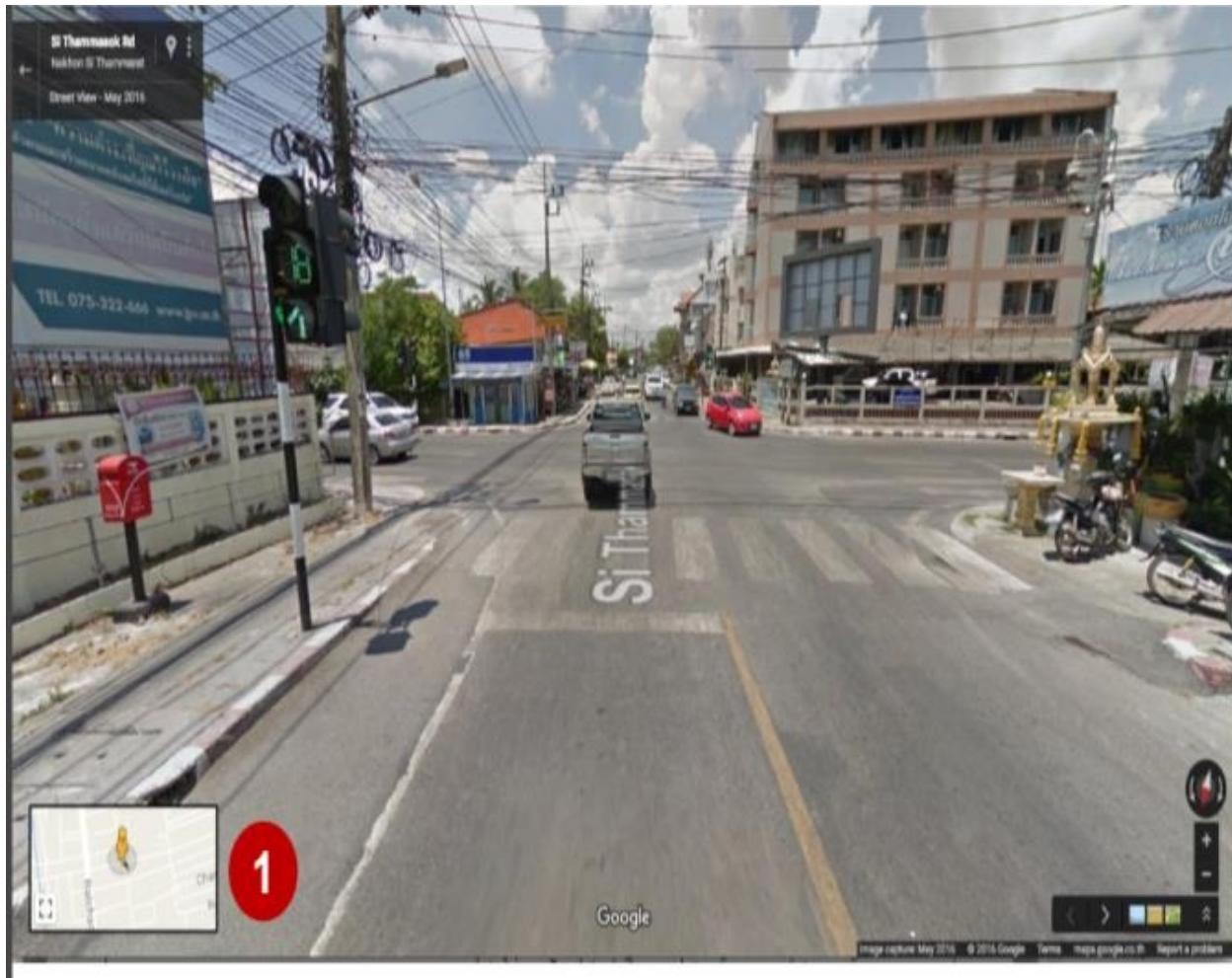
วิธีการท าผังการชน (Collision Diagram) คือ การสเก็ตภาพต าแหน่งอุบัติเหตุที่ต้องการวิเคราะห์ เช่น เกิดบริเวณทางแยก วงเวียน จุดกลับรถ จุดตัด ปากซอย ทางแยก ฯลฯ โดยภาพไม่จะเป็นจะต้องถูกต้องตามมาตรฐานแล้วบันทึกแบบฟอร์ม โดยมีรายละเอียดในเรื่อง ข้อมูล

อุบัติเหตุทั้งหมดที่เกิดขึ้น ณ ต าแหน่งนั้นๆ



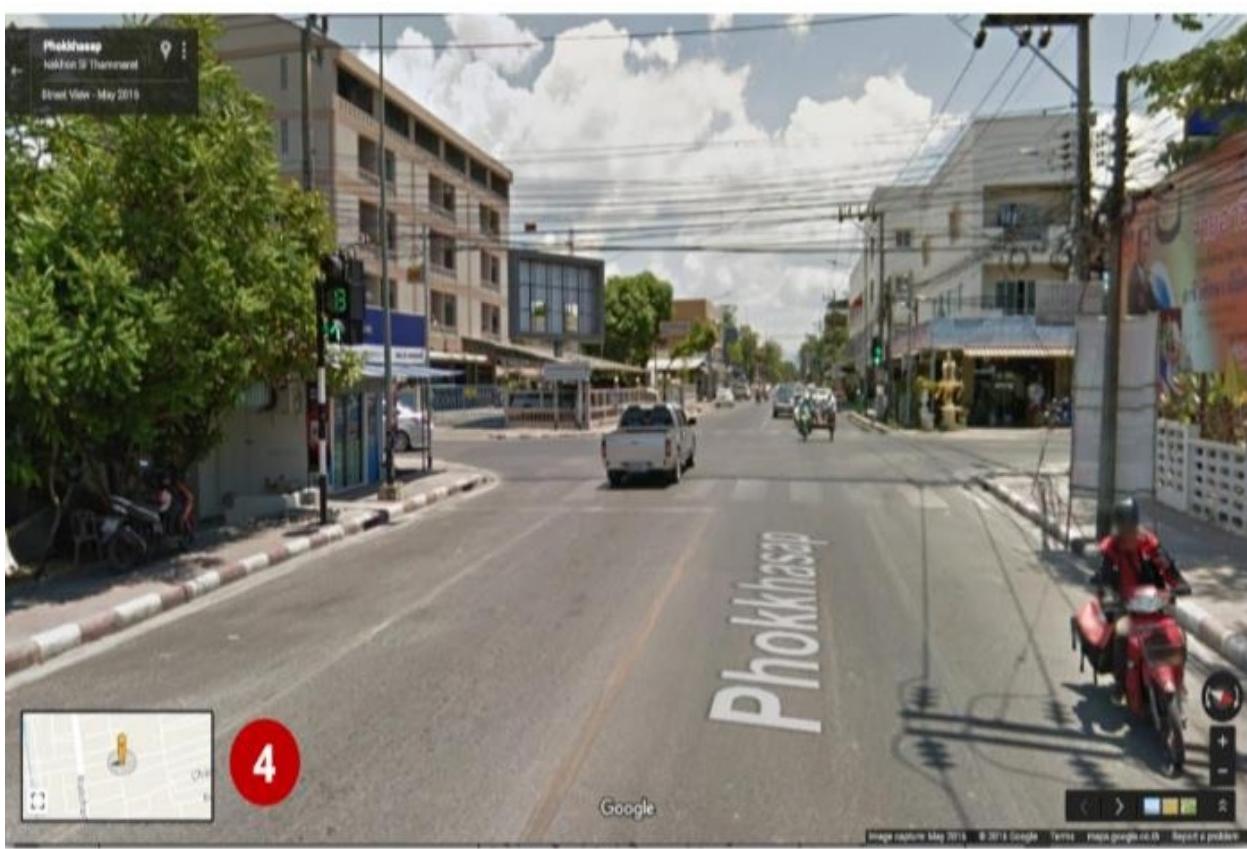
Google Street View











Page | 9

ในช่วงเวลาที่พิจารณา ผังการชนแต่ละชุดจะถูกแสดงด้วยสัญลักษณ์ลูกศรชี้แสดงถึง

ขวดยานหรือคนเดินเท้า ซึ่งจะอธิบายถึงรูปแบบการชนและทิศทางการเคลื่อนที่ วัน เวลา สภาพ

อากาศ ประภัยานพาหนะเป็นต้น (Mcshane, Roess, 1990 cited in Ogden, 1996) ซึ่งตัวแทนที่ปรากฏในผังการชนจะไม่ใช่ตัวแทนที่ถูกต้อง แต่ล้วน อาศัยที่แสดงในผังการชนคือ

ทิศทางขวดยานหรือคนเดินเท้าที่ประสบเหตุซึ่งอาจสามารถบอกถึงปัญหาและแนวทางแก้ไขได้

ข้อมูลที่แสดงในผังการชนจะประกอบไปด้วย รูปแบบของอุบัติเหตุ (Accident Type) ความ

รูนแรงของอุบัติเหตุ วัน เวลาที่เกิดเหตุ สภาพผิวนอก สภาพแสลงสว่าง ข้อมูลตามหนังที่เกิดเหตุ

และสรุปข้อมูลอุบัติเหตุ โดยใช้ภาพทางภูมิศาสตร์ Google Street View ประกอบเพื่อให้เห็น

ลักษณะถนนที่เกิดเหตุได้ดีที่สุด





P a g e | 10

## การวิเคราะห์สาเหตุที่เป็นไปได้ของการชนลักษณะต่าง ๆ

สามารถ ammonia วิเคราะห์สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่อาจจะเป็นไปได้ ดังนี้  
ล าดับที่

### ลักษณะการชน

สาเหตุที่เป็นไปได้

1

รถชนคนเดินเท้า

- คนเดินเท้าไม่ได้รับการปักป้องเพียงพอ
- คนขับไม่ทราบว่าจะมีทางข้าม หรือจะมีคนข้าม
- เครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอ
- ไฟส่องสว่างบริเวณ หรือที่ทางข้ามไม่เพียงพอ
- รถวิ่งเร็วเกิน
- ระยะมองเห็นฯ จำกัด
- เฟลสัญญาณไฟไม่เหมาะสม หรืออาจไม่มีจังหวะให้คนข้ามได้

ที่มาภาพ: <https://th.pngtree.com>

2

การชนแบบตั้งฉากที่ทางแยกมีสัญญาณ - ระยะมองเห็นบริเวณทางแยก จำกัด ไฟ

- ความเร็วรถเข้าสู่ทางแยกสูงเกินไป
- มองไม่ค่อยเห็นสัญญาณจราจร
- เวลาเปิด/ปิดสัญญาณไฟ ไม่เหมาะสม
- ถ้ามีอุบัติเหตุกลางคืนมาก ไฟฟ้าส่องสว่างอาจไม่เพียงพอ

- ป้ายเตือนทางแยกข้างหน้าไม่เพียงพอ

ที่มาภาพ:

- ฝาฝืนสัญญาณไฟ

<http://www.thaitestonline.com>

3

การชนท้ายที่ทางแยก

- ผู้ขับขี่ไม่ได้ตระหนักร่วมกันว่ามีทางแยกข้างหน้า
- เวลาปิด/เปิดสัญญาณไฟไม่เหมาะสม
- ผิวทางลื่น
- ปริมาณรถเลี้ยวมาก และไม่มีช่องว่างเพียงพอ

สาหรับเลี้ยว

-ไฟฟ้าส่องสว่างไม่เพียงพอ

ที่มาภาพ: <https://thairats.com>

- ความเร็วเข้าสู่ทางแยกสูง
- พฤติกรรมขับรถตามหลังกระชั้นชิด
- คนเดินเท้าข้ามถนนที่ทางแยก

4

ชนกับรถเลี้ยวขวาที่ทางแยก

- ระยะมองเห็นจะ กัด
- ระยะไฟเหลืองสั้นเกินไป
- ความเร็วรถเข้าสู่ทางแยกสูงเกินไป

-ฝ่าฝืนสัญญาณ

-ไม่ให้รถที่มีลิขิตไปก่อน





Page | 11

5

การชนท้ายบนทาง

-มีรถจอดล้ำเข้ามาในช่องจราจร

-ผิวทางลื่น

-ไฟท้ายของรถไม่มี/ไม่สว่างพอ

-เบรกช้ารุด

-ขับรถตามหลังกระซิ้นชิดเกินไป

6

ชน ณ ที่เลี้ยวรถ

-ลักษณะเรขาคณิตของแยกฯ ยาก

-ระยะมองเห็นเมื่อเข้าสู่จุดกลับรถไม่พอ

-ความเร็วลดลงตรงสูง

-ไม่ทราบว่าข้างหน้าเป็นจุดกลับรถ

-พฤติกรรมไม่ให้ทางรถที่มีสิทธิไปก่อน

7

ชนแบบประสานงานบนทาง

- เส้นแบ่งช่องจราจรไม่ชัดเจน
- ไม่มีป้ายหรือเส้นห้ามแซง หรือแซงรถในขณะที่  
ระยะมองเห็นไม่พอ

-ช่องจราจรแคบ

ที่มาภาพ : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

สาธารณภัย

8

เสียงหลักกออกนอกทางวิ่ง(แล้วชนกับ

-ผิวทางลื่น

รัตตุ)

-ลักษณะเรขาคณิตของทางไม่ดี เช่น มีโค้งแคบ

-การซึ้น ทางไม่เพียงพอ

-ไฟล์ทางแคบ

-ผิวทางช ารุด เป็นหลุมบ่อ

-ความเร็วสูงเกินไป

-มีรัตตุอยู่ใกล้ทางวิ่งเกินไป

-คนขับหลับใน

-พวงมาลัย/ เบรกช ารุด

-ใช้เบรกไม่ถูกต้องขณะเข้าโค้ง

ที่มาภาพ:

<http://www.thaitestonline.com>

ที่มา: สนข. “คู่มือการปรับปรุงแก้ไขจุดอ่อนด้วยบริเวณทางแยก” 2548

#### 4. การสอนสวนการบาดเจ็บจากการชนทางถนน

เกณฑ์การแจ้งเหตุการณ์และสอนสา การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรระดับօ าเภอ/ต าบล/ อปท.

- เสียชีวิตทุกราย
- เหตุการณ์ที่นำส่งใจเกิดซ้ำตั้งแต่ 2-3 เหตุการณ์ต่อเดือน เช่น รถโดยสารสาธารณะ รถตู้ รถนักเรียน รถยนต์บรรทุกคนกระแทกท้าย มีบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ปฏิบัติงานร่วมสอนสวน กับทีมทุกระดับ

การวิเคราะห์การบาดเจ็บ คือ William Haddon Jr. โดยได้น าเรื่อง injury spectrum มา พนวกกันกับ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการบาดเจ็บ เรียกว่า Haddon's Matrix ซึ่งใช้วิเคราะห์การ

P a g e | 12

บาดเจ็บได้ทุกชนิด ท าให้พิจารณาความเป็นไปได้ในการป้องกันการบาดเจ็บในเหตุการณ์ คล้ายกันที่

อาจเกิดในอนาคตได้ ตารางข้างล่างนี้ คือ ตัวอย่าง Haddon's Matrix ผู้ขับขี่ รถ ถนน/

สภาพสังคมและการรับรู้/

สิ่งแวดล้อม

ระเบียบชุมชน/กฎหมาย

**(Primordial prevention)**

ก่อนเกิดเหตุ

ป้องกันการเกิดเหตุ

ป้องกันการสัมผัสปัจจัยเสี่ยง

**(Primary prevention)**

ระหว่างเกิดเหตุ

ป้องกันการบาดเจ็บ

ลดความรุนแรง

**(Secondary prevention)**

(Tertiary prevention)

ลดความรุนแรงป้องกัน

ป้องกันข้อผิดพลาดจากระบบ

ความพิการ

**(Pre & Post hospital)**

**Human(or**

**Vector**

**Physical**

**Socio-**

**Host)**

**environment**

**economic**

**environment**

Pre-event

คนมีความเสี่ยง

พา彷徨

สิ่งแวดล้อมมี

สิ่งแวดล้อม

ไดมาก่อนหรือไม่ พลังงานมี

อันตรายหรือไม่ กระตุ้นหรือช่วย

อันตรายสูง

มีสิ่งที่ช่วยลด

ลด การสัมผัสกับ

หรือไม่

อันตรายหรือไม่ ความเสี่ยงหรือ

อันตรายหรือไม่

Event

คนมีความ

พาแหะมีเครื่อง

สิ่งแวดล้อมมีส่วน สิ่งแวดล้อมมีส่วน

ทบทานเพียงพอ

ป้องกันการลัด

ในการบาดเจ็บ

ในการบาดเจ็บ

พลังงานที่ห้าให้

เจ็บหรือไม่

ขณะเกิดเหตุ

ขณะเกิดเหตุ

บาดเจ็บได้

หรือไม่

หรือไม่

หรือไม่

Post-event

การบาดเจ็บ

พาหะมีส่วนใน

สิ่งแวดล้อมมีส่วน สิ่งแวดล้อมมีส่วน

รุนแรงเพียงใด

การบาดเจ็บ

ในการบาดเจ็บ

ในการฟื้นฟู

หรือไม่

พลังเกิดเหตุ

สุขภาพจากการ

หรือไม่

บาดเจ็บหรือไม่

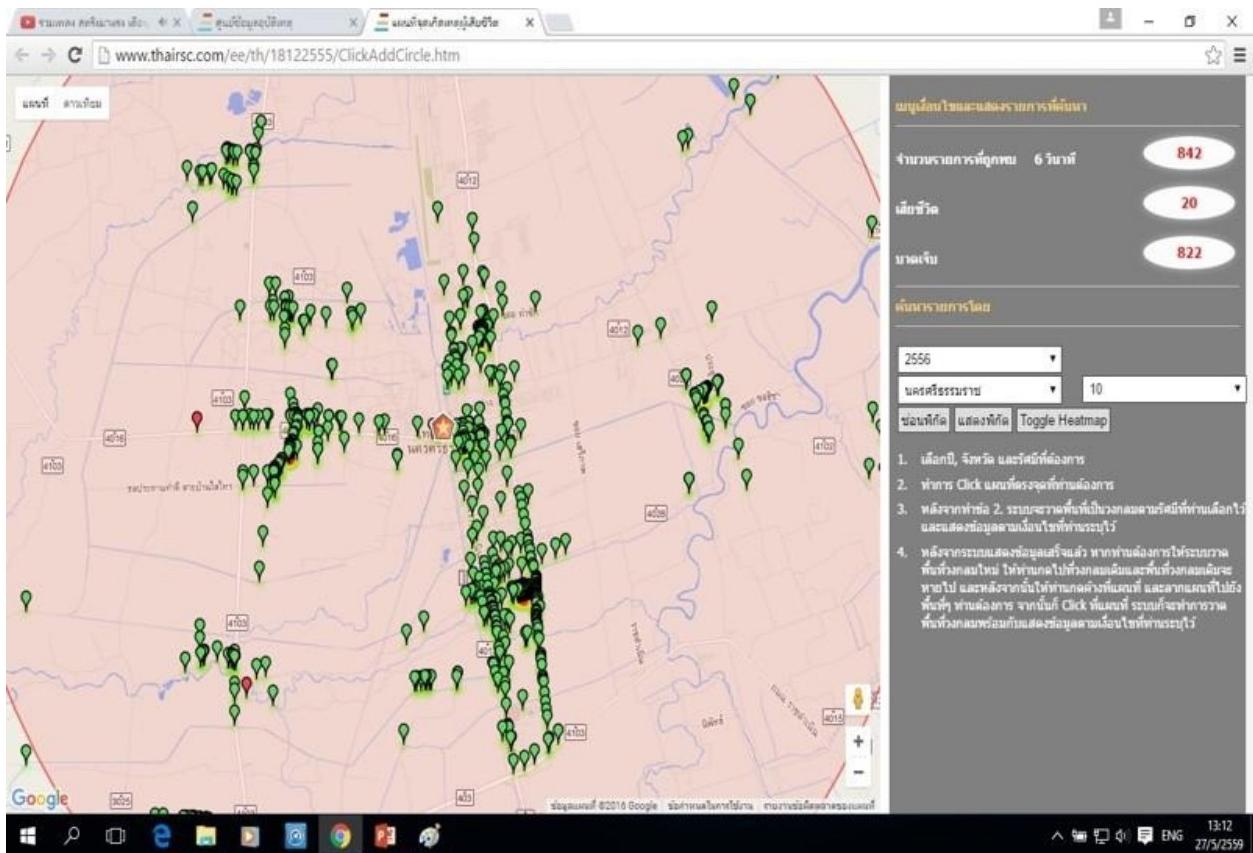
## 5. การจัดท าพื้นที่ควบคุมพิเศษ Traffic Safety Zone

ข้อมูลฯ จำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ฯ จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตพบรากในถนนพื้นที่

ความรับผิดชอบของเทศบาลนครศรีธรรมราช ได้แก่ ถนนราษฎร านิน ถนนพัฒนาการดู  
ขาว

และถนนกะโรม ซึ่งเป็นปัญหาค้างนานแล้ว (ข้อมูลแผนที่แบบปักมุดของบริษัทกลาง  
คุ้มครอง

ผู้ประสบภัยจากรถ)



**ประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครศรีธรรมราช  
เรื่อง กำหนดควบคุมเข้าก็ความเร็วในที่เหตุบนถนนครอบคลุมกรุงเทพมหานครและจังหวัดนราธิวาส**

ด้วยจังหวัดนราธิวาสฯ ได้ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดนราธิวาสฯ ครั้งที่ ๙/๒๕๖๐ เมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๖๐ เห็นชอบตามที่กรุงปูบังปฏิการความปลอดภัยทางถนน แห่งถนนครอบคลุมกรุงเทพมหานคร ในกรุงเทพมหานคร ควบคุมเข้าก็ความเร็ว ในที่นี่ ๑๗๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามแนวทางที่คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติกำหนด

ดังนี้ เพื่อการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน จึงออกด้วยอำนาจความในมาตรา ๔๙ และ มาตรา ๑๗๙ (๒) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๔๒ และคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๑๙๙/๒๕๔๔ เรื่อง แต่งตั้งเจ้าหน้าที่จราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๔๒ ลงวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๔๔ จึงออกประกาศเจ้าหน้าที่จราจรทางบกจังหวัดนราธิวาสฯ ดังนี้

**ข้อ ๑ ถนนควบคุมเข้าก็ความเร็ว ภูดังน้ำ**

๑.๑ ถนนภูดังน้ำ ตั้งแต่สี่แยกบ้านบูกุญ สำนักโพธิ์เต็จ ถึง สี่แยกตลาดแขก สำนักลัง สำนักเมืองกรุงเทพมหานคร จังหวัดนราธิวาสฯ

๑.๒ ถนนราษฎร์ดำเนิน ตั้งแต่สี่แยกหัวโคน สำนักในเมือง ถึง สามแยกหัวโคน หลังบ้านมีนาจังหวัด สำนักหัววัง สำนักเมืองกรุงเทพมหานคร จังหวัดนราธิวาสฯ

๑.๓ ถนนที่พนาการคุยวัว ตั้งแต่สามแยกหัวโคน สำนักในเมือง ท่อเสื่องไป ถึง อุคกี้บอร์ดเนาโรงพยาบาลคุวินทร์ ถนนอ้อมค่าย สำนักปากบุญ สำนักเมืองกรุงเทพมหานคร จังหวัดนราธิวาสฯ

**ข้อ ๒ ข้อกำหนดการควบคุมเข้าก็ความเร็วถนน ตามข้อ ๑**

๒.๑ ประภากที่ ๑ ระหว่างที่มีป้ายนักธรรมทั้งป้ายนักบรรทุกภิน ๑,๐๐๐ กิโลเมตร หรือรถบรรทุกภูมิโดยสาร ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๒.๒ ประภากที่ ๒ ระยะที่อิน นอกจังหวัดที่ระบุในประภากที่ ๑ รวมที่ลากอุฐต่อ ระยะที่บรรทุกที่มีป้ายนักธรรมทั้งป้ายนักบรรทุกภิน ๑,๐๐๐ กิโลเมตร หรือ รถบรรทุกภัตติ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๕๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

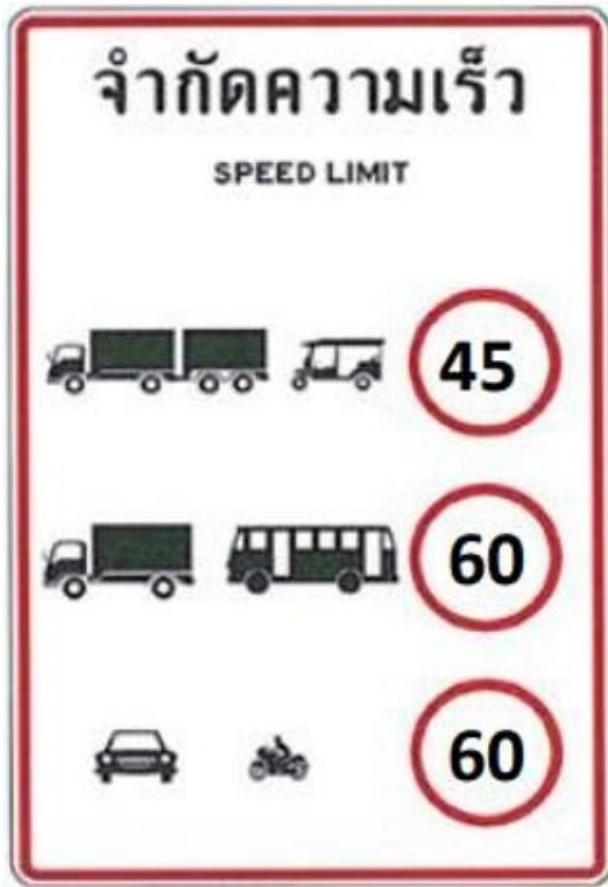
๒.๓ ประภากที่ ๓ ระยะที่อิน นอกจังหวัดที่ระบุไว้ในประภากที่ ๑ และประภากที่ ๒ หรือรถจักรยานยนต์ ให้ใช้ความเร็วไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

**ข้อ ๓ บรรดาชื่อปั้นกับ ประภาก หรือชื่อปั้นกับประภากที่ใช้ชื่อ**

**ประภาก ณ วันที่ ๒ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๑**

ผลสำรวจครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. ๒๕๖๑

ผู้บังคับการตำรวจนครบาลจังหวัดนราธิวาสฯ  
เจ้าหน้าที่จราจรทางบกจังหวัดนราธิวาสฯ



Page | 13

จึงได้ด านเนินการประกาศเป็นถนนควบคุมพิเศษลงราชกิจจาแนกเบกษาในถนนสายหลัก 3 สาย  
ใน

พื้นที่ความรับผิดชอบของ

เทศบาลนครศรีธรรมราช

ได้แก่ ถนนราษฎร ถนน ถนน

พัฒนาการดูช่วง และถนน

กะโรม ซึ่งเป็นถนนสายธุรกิจ

การค้าชาย และการท่องเที่ยว

ส า ค ล ข օ ง เม ែ օ ង  
นครศรีธรรมราช เช่น วัด  
พระบรมธาตุ ศาลาหลักเมือง  
ตลาดค้าขายท่าวัง เป็นต้น

ที่มา : <http://www.ratchakitcha.soc.go.th>

## 6. การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดเกิดอุบัติเหตุ

ยกตัวอย่าง กรณีการแก้ปัญหาการเลี้ยวซ้ายจากอุบัติเหตุทางถนนเนื่องจากการขับรถ U – turn ตัดหน้าและย้อนศร บริเวณจุด U-turn หน้าโรงเรียนวัดทวดทอง จามติที่ประชุมคณะกรรมการศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครศรีธรรมราช ให้มีการปิดจุด U-turn โดยการติดตั้ง Guard Lane แบบดาวร



## **7. การติดตามประเมินผลโดยใช้ Dashboard กรมควบคุมโรค**

**ผังความก้าวหน้าในการดูแลเนินงานเพื่อโอกาสในการพัฒนา(Dashboard)**

### **1.นโยบาย**

มีนโยบายชัดเจน มีการถ่ายทอดทุก มีแผนงาน/

มีกระบวนการ

ป้องกันการ

ระดับ

โครงการ

พัฒนาคุณภาพ

มาตรฐาน

### **2.ระบบเฝ้าระวัง**

มีระบบข้อมูลการ มีการสอบสวน

ระบบข้อมูลเป็น มีการให้เข้าถึงและมี

และสารสนเทศ

มาตรฐาน เจ้าหน้าที่ เหตุการณ์

ระบบ Real

การแลกเปลี่ยนข้อมูล

(CCTV Room)

time

กับผู้เกี่ยวข้อง

### 3. พื้นที่ควบคุม

หมวด เข้มชัด

ขยายผลพื้นที่

ขยายผล

ขยายผลเต็มพื้นที่

พิเศษ เขตจราจร พื้นผิวจราจร

หน่วยงาน

ปลอดภัย (Traffic ป้ายจราจร

Safety Zone)

ควบคุมความเร็ว

เลนเดินทาง

### 4. ระบบการดูแล

มีระบบข้อมูลผู้

มีระบบ

มีระบบรับแจ้ง

หลังการบาดเจ็บ ให้บริการ EMS สารสนเทศ

เหตุของตนเอง

(Post -Crash)

และจุดรับแจ้ง

ເຂື່ອມໂຍງ

ເທິງ

ໃຫ້ບໍລິການ EMS

ແລະຈຸດແຈ້ງເທິງ

5. ການຈັດກາຮ

ມີກາຣແກ້ໄຂຈຸດ

ມີແພນການຈັດກາຮ ມີກາຣປ່ຽນ

ຮະບບຄມນາຄມໃນ ເສື່ອງທີສ ກັດລູງ

ຮະບບຄມນາຄມ

ໂຄຮງສ້າງ

ພື້ນທີ່ຕົນເອງ

ແລະກາຣວາງຜັງ

ຮະບບວິສາກරມ

ເນື່ອງໃນພື້ນທີ່

ຄນນ

6. ການເຂື່ອມໂຍງ

ກາຣໃຫ້ຄວາມຮູ້

ກາຣໃຫ້

ກາຣໃຫ້

ກາຣໃຫ້ກລຸມເປົາໝາຍ

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมายมี

กลุ่มเป้าหมาย

ร่วมลงทุนระบบไฟ

(ชุมชน/

ส่วนร่วมการ

เป็นส่วนหนึ่ง

ระวังและการจัดการ

ประชาชน/

ตัดสินใจ

ของระบบไฟ

คณิตศาสตร์

นักท่องเที่ยว)

ระวังและการ

จัดการ

คณิตศาสตร์

ที่มา : งานการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจร สำนักโรคไม่ติดต่อ

Page | 15

การดูแลนิเทศน์ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในวันพระใหญ่ ช่วงเทศกาล และงาน

**ประจ าปี**

**ที่ส าคัญของจังหวัดนครศรีธรรมราช**

เป็นการด านเนินงานแบบบูรณาการร่วมกับงานควบคุมป้องกันการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยด านเนินการในช่วงวันพระใหญ่ 5 วัน ได้แก่ วันมาฆบูชา วันวิสาขบูชา วันอาทิตย์ วันเข้าพรรษา และวันออกพรรษา) ช่วงเทศกาลปีใหม่ เทศกาลงกรานต์ และเทศกาลงานบุญประจำปีของภาคใต้ เช่น ประเพณีสารทเดือนสิงหาคม โดยการด านเนินการเน้นใน 2 ประเด็น คือ

**1) ด านเนินการป้องกันควบคุมการเม่าแล้วขับโดยการตรวจเดือนประจำสามพันธ์ และบังคับใช้กฎหมาย พระรำชบัญญัติควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์**

**พ.ศ.2551**

ด านเนินการทุกวันพระใหญ่ ช่วงเทศกาล และงานประจำปี โดยเน้นป้องกันในประเด็น คน เวลา

สถานที่

โดยประเด็นคน (Person) ป้องกันการเข้าถึงเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกลุ่มเด็กอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์ โดยมิให้ทางร้านค้าและสถานประกอบการฯ ห่าน่ายแก่ผู้มีอายุไม่ถึง 20 ปีบริบูรณ์

ตามมาตรา 29 ห้ามมิให้ผู้โดยชายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่บุคคลดังต่อไปนี้

(1) บุคคลซึ่งมีอายุต่ ากว่ายี่สิบปีบริบูรณ์

(2) บุคคลที่มีอาการมีน多么จรงคงสติไม่ได้ มีโทษ 1 ปี ปรับ 20,000

บาท หรือห้าจ าทั้งปรับ

■ **ประเด็นเวลา (Time)** ป้องกันห้างเวลาการเข้าถึงในเวลาที่ไม่เหมาะสม ประกาศส านักนายกรัฐมนตรี เรื่อง ก าหนดเวลาห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2558 อาศัยอ านาจตาม

ความในมาตรา 4 และมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

มีสาระดังนี้

"ห้ามผู้ได้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเวลาอื่น นอกจากตั้งแต่เวลา 11.00.- 14.00 น. และตั้งแต่เวลา 17.00-24.00 น. ยกเว้นการขายในกรณี ดังต่อไปนี้

1. การขายในอาคารท่าอากาศยานนานาชาติ
2. การขายในสถานบริการซึ่งเป็นไปตามก าหนดเวลาเปิด-ปิด ของสถาน

บริการตามกฎหมายว่าด้วยสถานบริการ

ผู้ได้ไฟฟ้า ชั่วโมงตามที่กฎหมายกำหนด ตามมาตรา 39 คือ จะดูกันไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือห้าจ าทั้งปรับ

■ **ประเด็นสถานที่หรือบริเวณห้ามขาย (Place)** ป้องกันสถานที่ าหน่ายที่ sama รถท าให้

ผู้บริโภคหรือกลุ่มเสี่ยงสามารถเข้าถึงได้ง่าย เช่น บริเวณโรงเรียน หน่วยงานราชการ ศาล สถาน

สถานบริการน ามันเชื้อเพลิง สถานีขนส่ง ท่าเรือ ทางรถไฟ และบนทาง

มาตรา 27 ห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณดังต่อไปนี้

- (๑) วัดหรือสถานที่ส าหรับปฏิบัติกรรมทางศาสนา
- (๒) สถานบริการสาธารณสุขของรัฐ สถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล และร้านขายยาตามกฎหมายว่าด้วยยา









Page | 16

(๓) สถานที่ราชการ ยกเว้นบริเวณที่จัดไว้เป็นร้านค้าหรือสโตร์

(๔) หอพักตามกฎหมายว่าด้วยหอพัก

(๕) สถานศึกษาตามกฎหมายว่าด้วยการศึกษาแห่งชาติ

(๖) สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิงตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือร้านค้า

ในบริเวณสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

(๗) สวนสาธารณะของทางราชการที่จัดไว้เพื่อการพักผ่อนของประชาชนโดยทั่วไป

(๘) สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

**2) ទំនាក់រៀបចំសេវាសម្រាប់ជូនដំណឹង**

เยี่ยมเสริมพลังเจ้าหน้าที่ด่านชุมชน ด้านบริการ ช่วงเทศกาล ภาคเสี่ยง ใน 7

จังหวัดภาคใต้ตอนบน โดยผู้อ านวยการส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 แพทย์หญิงศิริลักษณ์

ไทยเจริญ และได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่ ศตม.ในพื้นที่เป็นผู้แทน สคร.11 นครศรีธรรมราช ร่วม

เยี่ยมเสริมพลังเพื่อสนับสนุนการเฝ้าระวังป้องกันควบคุมกลุ่มเสี่ยงในชุมชนในการขับขี่พาหนะ ออกรถ

ถนนในสภาวะร่างกายไม่พร้อม













Page | 17

Page | 18

## ภาคผนวก

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

<http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%A803/%A803-20-9999-update.htm>

พระราชบัญญัติควบคุมการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551

<http://law.ddc.moph.go.th/lawalc.php>

ด าสั่งระเบียบส านักนายกรัฐมนตรีฯ ด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554

[http://www.dla.go.th/upload/regulation/type2/2016/7/1201\\_1.pdf?time=14683833762](http://www.dla.go.th/upload/regulation/type2/2016/7/1201_1.pdf?time=14683833762)

63

ราชกิจจานุเบกษา ประกาศเจ้าพนักงานจราจรทางบกจังหวัดนครศรีธรรมราช

เรื่อง ก าหนดแนวทางคุณภาพด้านความเร็วในพื้นที่เทศบาลนครนครศรีธรรมราช

<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2561/E/072/14.PDF>

ข้อสั่งการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แนวทางการ

ด าเนินงานตลอดทั้งปี และการเบิกจ่ายงบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตามงบประมาณ

[http://www.dla.go.th/upload/document/type2/2018/10/20686\\_1\\_1540365246685](http://www.dla.go.th/upload/document/type2/2018/10/20686_1_1540365246685)

ด าสั่ง หัวหน้าคณรักษาราความสงบแห่งชาติ ที่ ๑๔/๒๕๖๐

เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

<http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2560/E/085/36.PDF>

คู่มือปรับปรุงคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นในเขตเมือง กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

<https://www.yotathai.com/yotanews/physical-way-local>





Page | 19

แบบฟอร์มวิเคราะห์ผังการชน Collision Diagram

## **Collision Diagram**

**ຕາແໜ່ງ:**

**ຮະບະເວລາ:**

**ສຶກ**

**ໜ່ວຍງານ:**

**ความรุนแรง**

**สภาพ**

**สภาพผิว**

**การมองเห็น**

**รถ**

**คนเดินเท้า**

1.ไม่บาดเจ็บ

**อาการ**

**ทาง**

1.กลางวัน

**ชนท้าย**

**เฉี่ยวชน 2.บาดเจ็บ**

1.ปกติ

1.แห้ง

2.กลางคืน/มี

3.เสียชีวิต

2.ไม่ปกติ

2.ผน

ไฟดับ

ชนมุน

เสียหลัก

3.กลางคืน/

**ชนประสานา**

ไม่มีไฟดับ

ล าดับ

วันที่

เวลา

ความรุนแรง

สภาพ

สภาพผิว

การมองเห็น

อากาศ

ทาง

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10



Page | 20

แผนผังจุดติดตั้งกล้อง CCTV เทศบาลนครศรีธรรมราช

P a g e | 21

## เอกสารอ้างอิง

รายงานภาระโรคและการบาดเจ็บของประชากรไทย พ.ศ. 2557. เพย์แพร์ในเวบไซต์

<http://bodthai.net/> สืบค้นวันที่ 10 เมษายน 2560.

รายงานผลการด าเนินงานป้องกันการบาดเจ็บจากจราจรทางถนน ปีงบประมาณ 2558-

2560

ส านักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 11 จังหวัดนครศรีธรรมราช

รายงานการประชุมศูนย์ความปลอดภัยทางถนนเทศบาลนครศรีธรรมราช ปีงบประมาณ

2558-

2560 เทศบาลนครศรีธรรมราช

แนวทางการดำเนินงานป้องกันอุบัติเหตุในเมืองใหญ่ งานการป้องกันการบาดเจ็บจากการ  
交通事故

ส านักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

คู่มือการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายบริเวณทางแยกปี 2548 ส านักงานนโยบายและแผนการ  
ขนส่ง

และจราจร กระทรวงคมนาคม

